

1
(N° 106.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 FÉVRIER 1843.

*EXPOSÉ DES MOTIFS du projet de loi tendant à proroger celle
du 18 juin 1842, sur les modifications au régime de transit en vigueur.*

MESSIEURS,

La loi du 18 juin 1842 a conféré au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation en transit direct et de transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du Trésor et de l'industrie nationale.

Un arrêté royal du 20 août 1842, pris en vertu de cette loi, a dispensé de la visite les colis transportés en transit par le chemin de fer, sous l'escorte de la douane;

Il a prescrit que l'escorte aura lieu sans frais pour le commerce ;

Il a réduit à dix centimes par plomb les frais de plombage perçus conformément aux articles 14 et 38 de la loi du 18 juin 1836 sur le transit ;

Il supprime l'obligation de mentionner dans la déclaration à l'entrée en transit, le poids net des tissus et étoffes de toute espèce dont l'art. 6 de la loi du 18 juin 1836 exigeait la déclaration ;

Il admet à jouir du bénéfice de l'entrepôt de libre réexportation, les marchandises venant d'Allemagne par les eaux intérieures de la Hollande, ainsi que celles expédiées vers ce pays par les mêmes voies ;

Il exempte du plombage les marchandises expédiées en transit à la sortie des entrepôts, ainsi que celles exportées avec décharge de l'accise par les bureaux de Lillo, Zelzaete ou Ostende, lorsque des convoyeurs sont placés à bord et que les écoutilles du navire sont plombées ;

Enfin, il abolit les frais de vérification des marchandises expédiées sur un

entrepôt ouvert au transit , qui jusqu'alors avaient été perçus conformément à la loi générale des douanes.

Un second arrêté, en date du 29 octobre, a exempté de tout droit de transit les marchandises sortant des entrepôts libres et dont la réexportation s'effectue par le chemin de fer.

Toutes ces dispositions ont un même but , messieurs, celui de faire jouir le commerce de transit , des facilités compatibles avec les intérêts généraux du pays, en supprimant la plupart des formalités dont il se plaignait ; mais le peu de temps qui s'est écoulé depuis leur mise en vigueur et la circonstance que le chemin de fer n'aboutit pas encore à la frontière d'Allemagne, ont mis le Gouvernement dans l'impossibilité d'apprécier quels ont été les effets de ces mesures sur le mouvement général du transit.

Il est donc nécessaire de prolonger l'expérience, et, comme la loi du 18 juin 1842 expire le 18 juin prochain, le Roi nous a chargés de vous présenter un projet de loi pour en proroger le terme au 1^{er} décembre 1844. Les renseignements qui seront recueillis dans cet intervalle mettront le Gouvernement à même de vous proposer plus tard un projet de révision de la législation de transit en vigueur.

La circonstance qu'en France une ordonnance royale prise dans les premiers jours du mois de décembre dernier, supprime les droits établis par l'art. 5 de la loi du 9 février 1842, sur les marchandises expédiées en transit à travers le royaume, vous démontrera sans doute la nécessité d'accorder au Gouvernement le pouvoir qu'il sollicite, afin qu'il puisse adopter en temps opportun les mesures que les événements exigeraient dans l'intérêt du pays.

Nous croyons devoir annexer ici une copie des dispositions qui ont été prises jusqu'à ce jour, en vertu de la loi du 18 juin 1842.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

SMITS.



PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Finances et de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Nos Ministres prénommés sont chargés de soumettre, en notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le terme de la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime d'importation de transit direct et de transit par entrepôt, est prorogé du 18 juin 1843 au 31 décembre 1844.

Donné au Palais de Bruxelles, le 6 février 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

ANNEXES.

N^o 1.

N^o 30912. — *Modifications au régime de transit en vigueur.*

Bruxelles, le 20 août 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous recevrez ci-joint copie d'un arrêté royal en date du 20 de ce mois, qui modifie sous plusieurs rapports le régime de transit et d'entrepôt actuellement en vigueur.

Les dispositions suivantes ont été adoptées pour assurer l'exécution de cet arrêté.

Indépendamment du plombage des colis exemptés de visite par l'art. 1^{er}, on plombera la bâche des voitures qui transporteront les marchandises du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer, et de la dernière station au dernier bureau de sortie par terre. Les voitures faisant le transport intermédiaire de ces colis sur le chemin de fer seront fermées à clef et devront, en outre, être plombées sur la serrure à cadenas qui, à cette fin, sera enveloppée d'un cuir.

Ces serrures seront fournies par le Département des Finances; il en sera remis une clef au chef du service de la douane au lieu de départ et à celui du lieu de destination.

Quant aux colis qui, à cause de leur volume, ne peuvent être transportés que par des waggons découverts, ils seront plombés ou munis de toute autre marque distinctive propre à faire reconnaître leur identité.

Dès que les colis seront arrivés dans les localités où ils doivent être chargés sur le rail-way, ils seront conduits à l'entrepôt public. Ils en seront retirés au moment utile pour que leur expédition puisse avoir lieu par le premier convoi. Toutefois ils peuvent être déposés à la station, s'il y existe un magasin admis à cet effet par le Département des Finances.

Le transfert à la station et le chargement des colis sur les voitures du chemin de fer se feront sous la surveillance d'un vérificateur ou lieutenant de la douane et des préposés convoyeurs.

A l'arrivée du convoi à *Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Liège* ou *Courtray*, les colis seront transportés directement à l'entrepôt public où ils resteront jusqu'au moment de leur embarquement ou de leur réexpédition. Ce dépôt n'est pas obligatoire lorsque les colis peuvent être immédiatement embarqués ou réexpédiés.

Les convois se feront par deux préposés, dont l'un, autant que possible, du grade au

moins de sous-brigadier. On choisira du reste les employés qui, en raison de leur âge ou de leur constitution physique, conviennent moins pour le service actif.

Les frais de plombage restent à la charge du commerce, mais ils sont réduits au taux uniforme de 10 centimes par plomb, excepté en ce qui concerne le plombage des bâches et écoutilles. Les frais de convoi, au contraire, seront supportés par le trésor dans les cas spécifiés au dit arrêté. Ces frais sont fixés à raison d'un franc et demi par jour et par employé, le retour compris. En cas de séjour seulement ils seront portés à deux francs.

Il est spécialement recommandé aux chefs locaux de la douane de faire en sorte que les marchandises soient, autant que possible, expédiées par le premier convoi, afin de mettre les employés convoyeurs à même de rentrer au poste dans la journée et d'éviter ainsi un surcroît de dépense au trésor public. A la fin de chaque mois ces frais de convoi feront l'objet d'une déclaration n° 68 (*comptabilité*) qui sera transmise au Département des Finances par la voie hiérarchique.

Le transport des employés convoyeurs n'aura lieu gratuitement que pour autant qu'ils soient munis de leur ordre de service et revêtus de leur uniforme.

Par application au § 7 de l'art. 1^{er}, il ne sera accordé qu'un convoi par jour et seulement lorsqu'il y aura au moins 12 colis à convoier à la fois. Cependant, en cas d'urgence, le chef local du service de la douane pourra s'écarter de cette règle.

En ce qui concerne particulièrement l'exécution du § 2 de l'art. 4, il est à remarquer que les colis ne pourront être exemptés du plombage qu'à la condition que leur embarquement ait eu lieu sous la surveillance non interrompue de la douane et que les écoutilles aient été plombées.

On aura soin, du reste, que la dispense de visite des colis ne soit appliquée que dans les cas prévus par les §§ 1^{er} et 2 de l'art. 1^{er} de l'arrêté royal.

Le commerce s'est plaint à différentes reprises des lenteurs mises dans certains bureaux à la délivrance des acquits de transit, lenteurs qui retiennent parfois la marchandise plus de 24 heures à la frontière. Ces retards étant très préjudiciables, vous voudrez bien, Messieurs les Directeurs, veiller à ce qu'on apporte la plus grande célérité dans la délivrance des documents dont il s'agit.

Le Ministre des Finances,
SMITS.

N° 2.

Arrêté royal du 20 août 1842.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut!

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), qui autorise le Gouvernement à apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct et au transit d'entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale;

Revu la loi du 18 juin 1836 sur le transit (*Bulletin officiel*, n° 32) ;

Voulant, en attendant l'achèvement des chemins de fer belges jusqu'aux frontières, faire jouir le commerce des facilités que la garantie des intérêts du trésor permet d'accorder dès à présent ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. § 1^{er}. Sauf le cas de suspicion de fraude, sont dispensés de toute visite les colis entrant en transit par les bureaux d'Henri-Chapelle, Quiévrain et Menin, et destinés à être transportés par le chemin de fer pour être embarqués à Anvers, Gand, Bruges ou Ostende, ou déposés dans l'entrepôt public de l'un ou de l'autre de ces ports.

§ 2. La même dispense de visite sera appliquée aux colis entrant en transit par les ports d'Anvers, d'Ostende ou de Gand, par Zelzaete, pour être expédiés par le chemin de fer et l'un des bureaux de Henri-Chapelle, Quiévrain, ou Menin, ainsi qu'aux colis expédiés en transit, par la même voie et par les mêmes bureaux, à la sortie des entrepôts publics établis dans ces localités ou des entrepôts libres, pour autant qu'ils n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage dans ces derniers établissements.

§ 3. Le transport de ces colis du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer et de la dernière station du chemin de fer au dernier bureau de sortie par terre, devra se faire directement et sans que les voitures puissent passer la nuit en route.

§ 4. Sauf les exemptions de plombage accordées par la loi du 18 juin 1836 pour certaines marchandises, les colis seront plombés, convoyés et demeureront sous la surveillance continue de la douane, depuis le moment de leur entrée dans le royaume jusqu'à celui de leur exportation.

§ 5. Le convoi prescrit au § précédent s'effectuera sans frais pour le commerce. Il sera alloué aux employés convoyeurs une indemnité dont le taux sera fixé par notre Ministre des Finances.

§ 6. Les convoyeurs de la douane seront transportés gratuitement sur les chemins de fer de l'État.

§ 7. Les dispositions qui précèdent ne seront appliquées que pour autant qu'il y ait à transporter un certain nombre de colis à la fois. Notre Ministre des Finances fixera le *minimum* de ce nombre.

ART. 2. Les marchandises arrivant d'Allemagne par les eaux intérieures de la Hollande en destination d'Anvers par l'Escaut, et de Gand par le canal de Terneuzen, ainsi que celles expédiées vers ce pays par les mêmes voies, sont admises à jouir du bénéfice de l'entrepôt de libre réexportation, établi dans chacune de ces villes.

ART. 3. Par dérogation à l'art. 6 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), les intéressés sont dispensés de mentionner, dans la déclaration à l'entrée, le poids *net* des tissus et étoffes de toute espèce, importés par les bureaux et de la manière indiquée aux §§ 1 et 2 de l'art. 1^{er} ci-dessus.

ART. 4. § 1^{er}. Les frais de plombage perçus conformément aux art. 14 et 38 de ladite loi du 18 juin 1836, seront réduits indistinctement à 10 centimes par plomb. Ils continueront toutefois à être perçus d'après le taux existant pour le plombage des bâches et des écoutilles.

§ 2. En cas de sortie, par les bureaux de Lillo, Zelzaete ou Ostende, de marchandises en transit ou exportées sous décharge de l'accise, le plombage des colis ne sera

pas requis lorsque des convoyeurs auront été placés à bord et que les écoutilles du navire auront été plombées.

ART. 5. Les frais de vérification des marchandises qui seront expédiées sur un entrepôt ouvert au transit ne seront plus perçus, sauf dans les cas prévus par la loi générale du 22 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 août 1842.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° 3.

Création d'un bureau de douanes à Courtray et attributions du bureau de Mouscron, pour les importations, exportations et le transit par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Courtray à Tournay.

Laeken, le 8 octobre 1842.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32, R. 471) ;

Considérant que les sections du chemin de fer de Courtray à la frontière de France et de Mouscron à Tournay seront incessamment livrées à la circulation ;

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations et les exportations par ces voies ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de consommation établi à Mouscron , conformément aux arti-

cles 38 et 64 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), est désigné en outre comme bureau :

1° De déclarations à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec les bureaux de Courtray et de Tournay ;

2° De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 2. Il est créé à Courtray un bureau de déchargement, de vérification et de paiement pour les transports déclarés à Mouscron.

Les marchandises déposées à l'entrepôt public de Courtray pourront être déclarées à l'exportation en transit par le chemin de fer de cette ville à Lille.

ART. 3. Les attributions conférées aux bureaux de Mouscron et de Courtray par le présent arrêté, concernent à la fois les marchandises de douanes et celles assujetties aux droits d'accises.

ART. 4. Sont désignés :

A. Le chemin de fer de Courtray à Lille ;

B. Le chemin de fer de Tournay à Mouscron, pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Tournay, de Courtray et de Mouscron.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel* et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale des douanes.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

N° 4,

N° 34696. — *Formalités en douane à observer pour les marchandises, bagages et voyageurs transportés par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Tournay à Courtray.*

Bruxelles, le 31 octobre 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous trouverez à la suite de la présente circulaire une expédition de l'arrêté royal du 29 de ce mois, déterminant provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer, sur la section franco-belge de Courtray à Lille et sur la section belge de Courtray à Tournay.

Quoique l'inauguration de la section internationale soit fixée au 14 novembre pro-

chain, l'exploitation commencera le 6 du même mois. Comme il importe que les opérations auxquelles les employés vont se livrer se fassent avec ensemble et régularité, il m'a paru utile d'entrer dans quelques détails pour compléter les mesures d'exécution dont il s'agit.

SECTION FRANCO-BELGE.

Mode d'importation et d'exportation.

§ 1^{er}. Dans la vue de faciliter l'action de la douane et d'accélérer la marche des convois, le service de Courtray à Lille sera entièrement distinct de celui de Courtray à Tournay. Tous les convois de l'exploitation commune feront halte à Mouscron ; mais il est interdit d'admettre, à cette station, des voyageurs dans ces convois, et d'y charger des bagages et des marchandises quelconques.

Aucun voyageur à destination de Mouscron, ne sera également admis dans les convois allant en France ; et de même l'on ne pourra y charger des bagages ou marchandises pour cette station.

§ 2. A l'importation comme à l'exportation, les bagages et les marchandises seront placés dans des voitures distinctes à destination de chacune des stations établies sur toute l'étendue de la section de Courtray à Lille. Cependant la direction du chemin de fer pourra employer des waggons à compartiments pour y renfermer les bagages et les marchandises ayant plusieurs destinations ; mais il n'est permis, en aucun cas, de les réunir dans le même compartiment ou d'y placer, soit les marchandises, soit les bagages qui devront être déchargés à plusieurs stations. Les uns et les autres seront donc toujours renfermés dans des waggons à compartiments particuliers et séparément par destination. Cette disposition, tout en simplifiant les opérations des employés, tend à garantir les intérêts du trésor. Je ne saurais assez vous recommander de me signaler toutes les déviations que les préposés des douanes pourraient constater sous ce rapport.

§ 3. En règle générale, les marchandises seront placées dans des voitures fermées. Il n'est fait d'exception que pour les marchandises d'encombrement et celles qui, par leur nature, devront être transportées dans des waggons découverts. Dans ce cas les waggons seront munis d'une bâche qui devra être plombée, à moins qu'elle ne soit pas nécessaire pour prévenir la fraude.

§ 4. Pour faciliter la surveillance des employés des douanes et leur permettre de faire, à chaque station, avec toute la célérité désirable et sans confusion, la visite des bagages et des voyageurs, ceux-ci, soit en allant en France, soit en venant de ce pays, ne pourront conserver entre leurs mains, pendant le parcours du rayon, aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque. Il est entendu que les sacs de nuit devront également être inscrits au bureau des bagages. Les employés des douanes concourront avec les employés du chemin de fer à l'exécution ponctuelle de cette mesure.

§ 5. Les feuilles de chargement tiendront lieu de première déclaration et devront contenir la mention exacte des marchandises et bagages à destination de chaque station.

Toutes les marchandises trouvées au déchargement et non inscrites sur les feuilles, seront considérées comme une importation frauduleuse et saisies à charge de la direction du chemin de fer dans la personne du conducteur en chef du convoi. Les procès-verbaux seront transmis à l'inspecteur d'arrondissement de Courtray pour y donner telle suite que de droit, et l'on suivra, en ce qui concerne l'instruction de ces affaires contentieuses, les dispositions actuellement en vigueur.

Dans le cas où les bagages appartenant à des voyageurs auraient été omis sur les feuilles de chargement, les employés des douanes en permettront l'enlèvement après vérification.

Chaque fois qu'il sera constaté, à l'entrée dans le royaume, que des colis de marchandises inscrits sur les feuilles de chargement, n'auront point été trouvés à la station de Mouscron ou à celle de Courtray, le chef du service de la douane, à chacune de ces stations, en donnera immédiatement avis à l'inspecteur du service actif, pour les chemins de fer, afin qu'il puisse rechercher les causes de la non-importation de ces colis.

§ 6. Les waggons servant au transport des marchandises et des bagages seront fermés par des cadenas à double ouvrage. Les conducteurs en chef des convois devront être porteurs d'une clef; l'autre sera confiée aux employés d'escorte qui monteront sur les convois, soit à Mouscron, soit à Courtray, pour être remise au chef de service de la douane de ces stations.

Au départ comme à l'arrivée des convois allant en France ou qui en viennent, les employés d'escorte s'assureront que les cadenas sont dûment fermés. Le chef du service de la douane aux stations de Mouscron et de Courtray veillera, de son côté, à ce que cette formalité soit toujours exactement remplie.

§ 7. Le bureau de consommation établi à Mouscron a été conservé pour les marchandises importées et exportées dans les cas prévus par les art. 38 et 64 de la loi générale, lorsqu'on suivra les voies autorisées, autres que le chemin de fer. Il en résulte que le receveur du bureau établi dans la station ne sera chargé de la perception des droits et de l'exécution des formalités en douane, que pour les marchandises transportées par le chemin de fer, et destinées pour Mouscron et Tournay.

Les mêmes attributions sont dévolues au receveur de la station de Courtray, pour les marchandises à destination de cette ville et des autres endroits à l'intérieur du royaume.

Des exemptions.

§ 8. Une des exemptions accordées concerne l'entrée en franchise des droits des objets destinés aux réparations du matériel français resté en Belgique. Pour prévenir toute fraude, il importe que les préposés des douanes surveillent l'emploi des objets ainsi introduits dans le royaume, et s'assurent qu'ils reçoivent la destination indiquée dans le certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés.

§ 9. L'acquit-à-caution descriptif des locomotives et voitures de toute sorte, affectées au service de l'exploitation internationale, sera délivré au bureau des douanes de la station de Mouscron, sans néanmoins exiger le nantissement des droits dont ils pourront être passibles. Le receveur tiendra un registre spécial du modèle maintenant en usage, et le conservera jusqu'à ce qu'il soit entièrement rempli. Les états détaillés à remettre par la direction du chemin de fer y resteront annexés, sauf au receveur à reproduire, s'il y a lieu, les indications qu'ils contiendront sur une feuille séparée qui sera attachée, au moyen du cachet de l'administration, au volant de l'acquit-à-caution.

DE L'IMPORTATION DES MARCHANDISES.

Station de Mouscron.

§ 10. A l'arrivée d'un convoi entrant dans le royaume, les marchandises à destination de Mouscron et de Tournay, si elles ont été renfermées dans des waggons à

compartiments, seront déchargées en présence du receveur, du vérificateur et d'un brigadier, et transportées immédiatement dans les magasins de la douane. Dans le cas contraire, c'est-à-dire, si les marchandises ont été placées dans des waggons particuliers, ces waggons seront retenus à la station; et, après le départ du convoi et la visite des bagages et des voyageurs, les marchandises seront déchargées de la manière que l'on vient d'indiquer.

§ 11. Lorsque les feuilles de chargement, en ce qui concerne les marchandises, auront été vérifiées, elles seront recopiées textuellement sur un registre classé dans la série *douanes*, sous le n° 4. On commencera d'abord à inscrire dans la première case disponible, et à travers les diverses colonnes, la date à laquelle chaque feuille aura été remise, ainsi que le nom du conducteur en chef du convoi. Viendront ensuite, sans interruption, tous les articles, selon l'ordre de leur inscription sur les feuilles de chargement.

§ 12. Dans la case qui suivra celle où se trouvera inscrit le dernier article des feuilles de chargement, le receveur, le vérificateur et le brigadier qui aura assisté au déchargement, certifieront conformes les indications portées dans le registre; et le receveur, à mesure que les déclarations en détail lui auront été remises, en vertu des dispositions existantes, mentionnera en regard de chaque article la destination qui lui aura été donnée.

§ 13. Les différences reconnues entre les feuilles de chargement et les déclarations en détail, seront expliquées dans la colonne des observations du registre n° 4. Les préposés aux visites ou vérifications certifieront les notes qui devront y être inscrites. Il n'y aura pas lieu de verbaliser de ce chef, alors même que l'espèce, reconnue conforme à celle énoncée dans les déclarations en détail, serait toute autre que l'espèce mentionnée dans les feuilles de chargement. Toutefois, les pénalités comminées par les art. 213, 214 et 215 de la loi générale, continueront d'être appliquées aux différences constatées à la visite ou vérification par rapport à la nature et au poids des marchandises portées dans les déclarations en détail.

§ 14. Le registre mentionné au § 11, et les feuilles de chargement qui devront y être annexées, seront envoyés, à l'expiration de chaque exercice, à l'administration, avec les autres registres et documents formant la comptabilité ordinaire du receveur.

§ 15. Les magasins de la douane où seront placées les marchandises non vérifiées, seront fermés par un cadenas à deux clefs; l'une restera entre les mains du receveur, l'autre entre celles du vérificateur. Aucun enlèvement de ces magasins ne pourra avoir lieu qu'en leur présence; mais il est bien entendu qu'indépendamment du vérificateur, tous les employés de la brigade concourront à tour de rôle à la vérification des marchandises.

§ 16. Si, à l'expiration du 8^e jour, après l'arrivée des marchandises à destination de Mouscron et de Tournay, les déclarations en détail n'ont pas été remises au receveur, celui-ci expédiera ces marchandises sous plombs et par passavant-à-caution sur l'entrepôt public de Courtray, où elles seront inventoriées au plus tard dans les deux jours après leur arrivée (non compris les dimanches et les fêtes légales), en présence de l'inspecteur d'arrondissement, du contrôleur aux visites de la station de cette ville, et de l'intéressé, s'il se présente à cet effet; aucune invitation préalable ne lui sera donc adressée pour lui indiquer le moment où l'inventaire s'effectuera. Conformément à la loi du 18 juin 1842, les autres dispositions du 12^e chapitre de la loi générale seront appliquées aux marchandises de l'espèce.

Station de Courtray.

§ 17. Les waggons de marchandises ne seront déchargés qu'après la visite des

voyageurs et de leurs bagages. Jusque-là ils resteront sous la surveillance de deux préposés des douanes, non compris ceux qui auront été chargés de l'escorte. Le contrôleur aux visites fera visiter immédiatement toutes les autres voitures qui auront servi au transport des voyageurs et de leurs bagages, pour avoir la certitude qu'elles ne renferment point d'objets que l'on tenterait d'introduire en fraude.

§ 18. Ce fonctionnaire, assisté d'un vérificateur, du sous-lieutenant, ou, en son absence, d'un brigadier, surveillera le déchargement des marchandises, et les fera transporter sur-le-champ dans les magasins de la douane à ce destinés. Ces magasins seront également fermés par un cadenas à deux clefs dont l'une restera entre les mains du contrôleur aux visites; l'autre sera confiée aux vérificateurs à tour de rôle.

§ 19. Les dispositions des §§ 11, 12, 13, 14, 15 et 16 sont rendues applicables à la station de Courtray. Il est sans doute inutile de faire remarquer que le receveur de cette station ne devra pas assister au déchargement des marchandises.

§ 20. A l'égard des marchandises dirigées par passavant-à-caution de Mouscron sur Tournay ou de Courtray vers d'autres lieux de l'intérieur du royaume, le receveur, au premier endroit, et le contrôleur aux visites, au second, pourront se dispenser de les faire plomber lorsque cette formalité ne sera pas nécessaire pour garantir les intérêts du trésor. Le contrôleur aux visites à la station de Courtray pourra aussi supprimer l'escorte dans les mêmes circonstances.

§ 21. Les marchandises importées de France à destination de l'entrepôt public de Courtray, y seront dirigées par passavants-à-caution délivrés par le receveur de la station, et sous escorte de la douane. Quand les marchandises en sortiront soit pour la consommation, soit pour l'exportation, les droits dont elles sont passibles seront perçus par le receveur des douanes et des accises de la ville de Courtray.

De l'importation des bagages.

§ 22. La visite des voyageurs et de leurs bagages a pour but d'empêcher l'importation de marchandises passibles de hauts droits, quoique renfermées dans un petit volume. En appelant spécialement l'attention des employés sur ce point, il convient cependant de veiller à ce que le droit de visite ne dégénère point en vexations. Tout ici repose sur l'intelligence et le discernement des employés, et il importe que les chefs les dirigent de manière que leur visite soit efficace.

A chaque station principale ou intermédiaire, la femme d'un des employés remplira l'office de visiteuse. Sa tenue doit être décente. Elle devra, en outre, apporter dans ses recherches les égards et la circonspection désirables.

§ 23. Lors de l'arrivée des convois aux stations de Mouscron et de Courtray, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Lorsque les bagages renfermeront des objets imposés, les employés n'en permettront l'enlèvement qu'après que les intéressés auront satisfait aux lois et règlements sur le régime de douane.

La visite des bagages et des voyageurs venant de France, à destination de Mouscron et de Tournay, n'aura lieu à la station de Mouscron qu'après le départ du convoi pour Courtray.

De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.

§ 24. Il n'est apporté aucune modification aux dispositions actuellement en vigueur. Jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, les receveurs des douanes à Mouscron et à Courtray, enverront directement à l'administration, à l'expiration de chaque mois,

un relevé positif ou négatif des voitures et chevaux admis en franchise des droits, conformément au § 3 de l'art. 5 de la loi générale.

Les affiches dont parle l'art. 30 de l'arrêté vous parviendront ultérieurement.

De l'exportation des marchandises.

§ 25. D'après le 1^{er} § de l'art. 25, les documents pour marchandises d'accises exportées avec décharge de l'impôt, doivent être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant. Toutefois, en ce qui concerne les sucres raffinés et les boissons distillées déposées dans les entrepôts publics en vertu des art. 35 et 1^{er} des lois du 27 juillet 1822 et du 25 mars 1841, *R.* 888, et de l'art. 20 de celle du 27 juin 1842, *R.* 969, les permis d'exportation seront délivrés par les receveurs des accises des lieux où les entrepôts sont situés.

§ 26. Le bureau des douanes à la station de Courtray, pour les marchandises arrivant de l'intérieur ou de Courtray, et celui à la station de Mouscron pour les marchandises venant de Tournay ou de Mouscron, sont désignés comme lieux de vérification, non-seulement pour les marchandises de douane, mais aussi pour les marchandises d'accise dans les cas prévus par les règlements. Ce ne sera qu'après l'accomplissement de cette formalité qu'elles pourront être chargées sur les waggons.

§ 27. Un point sur lequel j'appelle votre attention, c'est que le chargement des marchandises ne doit s'effectuer qu'en présence d'un vérificateur et de deux employés au moins. A mesure qu'on placera sur les waggons les marchandises déclarées à l'exportation ou en transit suivant l'un ou l'autre des modes établis par l'art. 1^{er} de la loi du 18 juin 1836, *R.* 471, les employés devront retirer les documents, pour être munis du certificat de décharge voulu au dernier bureau de sortie.

§ 28. Dès l'instant que le chargement sera commencé jusqu'au moment où le convoi quittera la station, les employés désignés au § précédent, ne pourront, sous aucun prétexte, abandonner leur poste.

§ 29. Ainsi que cela est prescrit par le dernier § de l'art. 25, tous les convois renfermant des marchandises d'accises seront escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

§ 30. Le receveur du bureau de consommation établi à Mouscron, et le receveur des douanes et des accises de la ville de Courtray, délivreront respectivement, dans les cas déterminés par la loi, les acquits de paiement à la sortie pour les marchandises que l'on voudra exporter par le chemin de fer.

De l'exportation des bagages.

§ 31. A l'exportation des bagages la visite ne doit pas être aussi générale qu'à l'importation. Les employés devront cependant la pratiquer surtout à l'égard des malles d'un grand volume, et de celles dont le poids ferait supposer qu'elles renferment des marchandises prohibées à la sortie ou soumises à des droits élevés.

Du Transit.

§ 32. Le bureau de Courtray est désigné comme lieu de vérification des marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, pour être exportées par les bureaux de Courtray et de Mouscron, et celui de Mouscron quand les marchandises sortiront de l'entrepôt de Tournay.

§ 33. Il a été fait une exception à cette règle pour les marchandises déclarées en

transit de la manière indiquée par l'arrêté royal du 20 août 1842, *R. 990*, et sortant des entrepôts publics et libres y désignés, pourvu qu'elles n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage. Les employés procéderont néanmoins à la visite à l'effet de reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements pour être exportées vers la France. Pareille visite aura lieu également pour les marchandises importées par l'un des ports désignés dans l'arrêté dont il s'agit et que l'on voudra faire transiter directement vers le même pays.

§ 34. La formalité du visa au passage dans les lieux traversés par le chemin de fer, alors que la réexportation doit s'effectuer par cette voie, apporte des entraves sans offrir aucune garantie. Le 2^e § de l'art. 31 a supprimé cette formalité.

§ 35. A l'avenir le transit des marchandises sortant des entrepôts libres sera exempt de droit quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

§ 36. L'arrêté du 20 août 1842, rendu applicable au bureau de la station de Mouscron, cessera de recevoir son exécution à celui de Menin à partir du 6 novembre prochain. Les colis déclarés en transit, au bureau de Mouscron, quel que soit leur nombre, seront toujours dirigés sur la station de Courtray, où ils resteront dans les magasins de la douane, jusqu'à ce que l'expédition vers leur destination puisse avoir lieu sur le pied déterminé par la circulaire du 20 août 1842, *R. 990*.

§ 37. En exécution de l'art. 32, les colis renfermant des marchandises déclarées en transit, seront toujours escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

§ 38. Le receveur des douanes et des accises à Courtray est chargé de délivrer les acquits de transit pour l'exportation des marchandises sortant de l'entrepôt public de cette ville.

SECTION DE COURTRAY A TOURNAY.

De la circulation dans le rayon réservé.

§ 39. Les voyageurs et leurs bagages, ainsi que les marchandises, ne seront transportés dans le rayon de la douane, que par les convois parcourant la section de Courtray à Tournay. A la station de Mouscron particulièrement, les voyageurs admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, seront soumis à la visite, de même que les bagages et les marchandises.

§ 40. Sur chaque colis, paquet, boîte ou malle quelconque transporté d'une station à une autre, les employés apposeront un bulletin qu'ils détacheront du registre à ce destiné fourni par l'administration, pour indiquer que la visite ou la vérification en a été effectuée. En cas de suspicion de fraude, ce bulletin ne dispensera pas les employés du lieu de la destination, de procéder à une nouvelle vérification.

Les marchandises devront, en outre, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport dans le rayon de la douane.

§ 41. Sont provisoirement dispensés de la visite les bagages et les voyageurs allant directement de Tournay à Courtray et réciproquement de Courtray à Tournay, et ceux arrivant de l'intérieur du royaume à destination de ces deux villes.

§ 42. Les documents seront délivrés par le receveur du bureau de consommation établi à Mouscron, et par le receveur des douanes et des accises à Courtray, pour la circulation des marchandises tant sur le chemin de fer que dans leur ressort respectif.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

§ 43. Des préposés des douanes seront placés de chaque côté des convois au moment

de leur arrivée dans les stations, pour empêcher toute tentative de fraude. Il est aussi indispensable de combiner le service entre les différentes penthières traversées par les chemins de fer, de telle sorte qu'au moment du passage des convois les paquets que l'on voudrait jeter soit dans les voitures, soit hors des voitures, ne puissent échapper à la surveillance de la douane.

§ 44. Aux termes de l'art. 21, il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station. Dans le cas où un convoi s'arrêterait en route par suite d'un accident quelconque, les employés échelonnés sur la ligne du chemin de fer, devront, au moyen d'un signal à indiquer par l'inspecteur du service actif, se porter rapidement sur le point où le convoi sera arrêté.

L'employé le plus élevé en grade de la station, recherchera à l'arrivée du convoi les causes qui auront amené cet arrêt forcé. Son rapport sera transmis à l'inspecteur, et celui-ci le fera parvenir à l'administration, appuyé de ses observations, par l'intermédiaire du directeur de la province.

§ 45. Aucune visite mentionnée à l'art. 39 ne sera effectuée que sur l'autorisation, dans la station de Courtray, du contrôleur aux visites; et dans celle de Mouscron, du contrôleur ou du receveur. Ces visites auront lieu, du reste, avec tous les égards convenables.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 46. Le service d'escorte des convois sur la section de Courtray à Tournay, sera organisé de manière que les employés puissent retourner le même jour à leur résidence. Dans les cas exceptionnels où ils devraient découcher, chaque employé obtiendra *un franc et demi* par jour. Jusqu'au moment de leur départ ils seront chargés de concourir à la surveillance générale.

Quand des marchandises expédiées de Courtray vers l'intérieur du royaume par passavant-à-caution devront être escortées, il sera alloué à chaque employé *un franc et demi* par jour, le retour compris; s'il est obligé de séjourner, l'indemnité est fixée à *deux francs*.

Tout employé dont la vue serait faible ne pourra être désigné pour l'escorte des convois.

§ 47. Le contrôleur aux visites à Courtray, veillera à ce que les marchandises soient, autant que possible, expédiées par le premier convoi, afin de mettre les employés d'escorte à même de rentrer à leur poste dans la journée et d'éviter ainsi un surcroît de dépense.

Il ne sera accordé qu'un convoi par jour et seulement lorsqu'il y aura au moins 12 colis à escorter à la fois. Ces colis pourront être placés avec d'autres sur un même waggon. Cependant, s'il y a urgence, le contrôleur aux visites pourra s'écarter de cette règle.

§ 48. A la fin de chaque mois, les frais d'escorte feront l'objet d'une déclaration n° 68 (*comptabilité*), qui sera transmise au Département des Finances par la voie hiérarchique ordinaire.

§ 49. L'art. 41 attribue aux employés d'escorte le pouvoir de faire arrêter les convois s'ils s'aperçoivent d'une manœuvre frauduleuse flagrante. Pendant le jour ils agiteront un drapeau, et pendant la nuit ils feront usage d'une lanterne, de manière que l'un et l'autre signal soit remarqué par le préposé du chemin de fer placé dans la partie supérieure du waggon qui suit immédiatement le remorqueur, pour qu'il

avertisse le machiniste d'arrêter la marche du convoi. Comme l'abus de ce pouvoir pourrait donner lieu à de graves inconvénients pour l'exploitation du chemin de fer, il est expressément recommandé aux employés d'escorte de ne l'exercer qu'avec la plus grande réserve et seulement en cas de fraude flagrante.

§ 50. Afin de donner à l'administration toutes les garanties dont elle a besoin dans l'intérêt du trésor, les convois à chaque station, resteront sous la police et la surveillance de la douane, et les voyageurs comme les bagages et les marchandises, n'en sortiront qu'après que les visites ou vérifications auront eu lieu.

§ 51. D'accord avec le Département des Travaux publics, les employés du chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay, ont été commissionnés en qualité de préposés extraordinaires des douanes. Il importe que les chefs de service aux stations principales et intermédiaires, évitent avec soin tout conflit d'attributions, et cherchent à obtenir, par les relations qui vont être établies, du concours de ces employés, les résultats les plus favorables à la surveillance générale. Dans toutes les saisies auxquelles ils auront coopéré, il leur sera alloué une part égale à celle de chacun des préposés à l'administration.

§ 52. L'inspecteur du service actif pour les chemins de fer sera chargé d'assister en France à la réception des locomotives et voitures de toute sorte affectées à l'exploitation internationale.

Il tiendra la main à ce que le *coke* placé dans les *tenders* soit déchargé de temps à autre à la station de Courtray, en présence de deux préposés des douanes, pour s'assurer qu'on n'y cache pas des objets en fraude.

§ 53. Le chargement et le déchargement des marchandises auront lieu à l'arrivée des convois, sans avoir égard ni aux jours fériés ni aux heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douanes par l'art. 316 de la loi générale. Ces jours et heures seront cependant observés en ce qui concerne la visite ou la vérification des marchandises. Si cela est reconnu nécessaire, les marchandises arrivant par un convoi pourront être expédiées vers leur destination par le convoi suivant.

§ 54. Tout employé qui aura cherché à prendre place gratuitement sur les waggons, sans y être autorisé par un ordre d'escorte, sera suspendu de ses fonctions et révoqué ensuite.

Vous remarquerez sans doute que le régime de douane établi pour l'importation, l'exportation et le transit par le chemin de fer de Courtray à Lille, n'est que provisoire. Comme il n'est guère possible, au début d'un pareil service, de prévoir à l'avance tous ses besoins ni les difficultés qu'il peut faire naître, vous voudrez bien me communiquer, à mesure que l'expérience l'aura démontré, toutes les améliorations qu'il serait utile d'adopter pour assurer complètement les intérêts du trésor. Je compte au surplus sur le zèle et l'activité de tous les employés, et je me persuade qu'ils ne négligeront aucun des moyens dont ils peuvent disposer, pour répondre à mon attente, et remplir avec exactitude les obligations qui leur sont imposées.

Plus tard on examinera la question de savoir s'il convient d'étendre le système d'importation des marchandises par le chemin de fer jusqu'aux lieux d'entrepôts situés à l'intérieur du royaume, sans les soumettre à une visite détaillée aux premiers bureaux d'entrée.

Il me reste à vous faire connaître que les employés de la station de Mouscron seront placés sous les ordres du contrôleur des douanes de cette résidence, et que ce dernier se mettra en rapport avec l'inspecteur du service actif pour les chemins de fer, mais seulement en ce qui concerne les opérations qui auront lieu dans la station.

La brigade de Courtrai sera dirigée par le contrôleur aux visites, sous la surveillance aussi de l'inspecteur du service actif. Toutefois, il devra s'entendre avec son

collègue de Mouscron, pour mettre, chaque jour, à sa disposition pour le service ordinaire, les employés dont le concours ne lui serait pas indispensable.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

N^o 5.

Arrêté royal du 29 octobre 1842.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n^o 38); ensemble les lois des 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n^o 32) et 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 43);

Revu notre arrêté du 8 de ce mois, n^o 2, réglant les nouvelles attributions des bureaux de douanes de Mouscron et de Courtray;

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

SECTION FRANCO-BELGE.

Mode d'importation et d'exportation.

ART. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France ou qui en viennent, feront halte à Mouscron; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

Aucun voyageur ne sera admis, à la station de Mouscron, dans les convois entrant dans le royaume. Il est également interdit d'y charger, dans ces convois, des bagages ou marchandises quelconques.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des marchandises et des bagages, à destination, à l'entrée, de chacune des stations de Mouscron et de Courtray, ou au-delà; à la sortie, de celles situées sur le territoire français, entre Mouscron et Lille, ou au-delà.

ART. 3. Les waggons servant au transport des marchandises et des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

Chaque cadenas aura deux clefs : l'une restera entre les mains des employés des douanes, l'autre sera remise au conducteur en chef du convoi.

ART. 4. La direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour les marchandises et les bagages ayant plusieurs destinations; mais, dans ce cas,

il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, et séparément pour les marchandises et les bagages, pour que les uns et les autres restent toujours divisés par station établie dans les limites de l'exploitation de Courtray à Lille. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les marchandises d'encombrement, et celles qui, par leur nature, ne seront pas susceptibles d'être placées dans des voitures fermées, comme il est stipulé à l'art. 3, devront être mises sous bâche dûment plombée.

ART. 6. Pendant le parcours du rayon de la douane, les voyageurs allant en France ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 7. Il sera formé, en double expédition, séparément pour chaque station, des feuilles de chargement,

a. Pour les marchandises;

b. Pour les bagages des voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, on indiquera leur espèce sur ces feuilles, ainsi que le nombre et les marques des tonneaux, ballots, paquets, caisses ou autres colis.

Elles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 8. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement; et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 9. Les convois allant en France ou qui en viennent, seront toujours escortés par deux employés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier wagon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois aux stations de Mouscron et de Courtray.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Mouscron, la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Tourcoing.

ART. 10. Les employés chargés de l'escorte d'un convoi, devront toujours s'assurer, au départ et à l'arrivée, que les wagons de marchandises et de bagages sont dûment fermés. Ils ne pourront, sous aucun prétexte, quitter le convoi, et devront en outre accompagner les marchandises importées jusque dans le magasin de la douane où sera effectuée la visite ou la vérification en détail.

Des exemptions.

ART. 11. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un ou l'autre pays, la quantité de *coke* formant l'approvisionnement ordinaire des *tenders*.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le *coke* sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 12. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et, réciproquement, du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 13. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte affectés au service du chemin de fer franco-belge porteront, peints à l'huile, les lettres F. B., et en dessous un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des marchandises.

ART. 14. Lors de l'arrivée à la station de Mouscron d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 7, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition des feuilles comprenant les marchandises et les bagages à destination de Mouscron et de Tournay restera au premier bureau d'entrée, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 15. Les feuilles de chargement relatives aux marchandises et bagages à destination de Courtray ou au-delà, seront visées par le receveur des douanes à Mouscron; une expédition de chacune d'elles sera remise au conducteur en chef et servira à couvrir et à justifier le transport dans le rayon jusqu'à Courtray. L'autre expédition sera confiée aux employés de l'escorte pour être remise au chef du service de la douane de cette station avec les clefs des cadenas apposés sur les waggons.

Après vérification, le double de chaque feuille de chargement restera déposé au bureau de la douane à Courtray.

ART. 16. Sauf le cas prévu par l'art. 4, les waggons renfermant les marchandises pour Mouscron et Tournay, seront retenus à la station de Mouscron. Après le déchargement de ces waggons qui aura lieu immédiatement, les marchandises seront déposées dans les magasins à ce destinés, jusqu'à ce que les formalités et conditions en douane aient été remplies.

ART. 17. Les marchandises à destination de Mouscron, ne seront enlevées des magasins de la douane de Mouscron qu'après déclaration en détail, visite ou vérification et acquittement des droits.

Quant à celles importées pour Tournay, elles seront dirigées sur cette ville lorsque la déclaration et la visite en auront été faites, sous plombs et par passavant-à-caution.

A leur arrivée dans la station de Tournay, les marchandises seront placées dans les magasins de la douane d'où elles seront ensuite retirées pour être conduites à l'entrepôt public ou mises à la disposition des intéressés, alors que les droits de consommation dont elles seront passibles, auront été acquittés.

ART. 18. Le bureau de douane à la station de Courtray étant admis comme premier bureau de paiement, sauf l'exception établie par l'art. 16, toutes les marchandises importées de France et destinées tant pour cette ville que pour les autres localités du royaume, y seront soumises à la visite et à la vérification sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et par celle du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 19. Sont désignés comme bureaux de visite des voyageurs et de leurs bagages ;

1° Le bureau de Mouscron pour les voyageurs en destination de Mouscron et Tournay ;

2° Le bureau de Courtray pour les voyageurs en destination de cette ville et au-delà.

ART. 20. A l'arrivée des waggons à Mouscron et à Courtray, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, vérification et paiement des droits.

ART. 21. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.

ART. 22. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 7; les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Mouscron lorsque les voitures et chevaux seront destinés pour cette localité, et pour celle de Tournay; et à Courtray quand ils devront être expédiés dans cette direction.

ART. 23. Des affiches apposées dans les bureaux des stations de Mouscron et de Courtray indiqueront les formalités à remplir par les voyageurs, pour l'introduction de certains objets, et notamment de ceux repris dans la loi du 8 août 1835 (*Bulletin officiel*, n° 44), relative aux exemptions en matières de douane et de garantie.

De l'exportation des marchandises.

ART. 24. Dans les lieux de station situés hors du rayon où il existe un bureau de douane, des marchandises sujettes à des droits de sortie pourront être chargées sur les waggons en présence des employés et sur la production de l'acquit de paiement, mais elles seront toujours vérifiées au bureau des douanes à Courtray avant qu'elles puissent être chargées sur les waggons destinés à l'exploitation internationale.

Les marchandises arrivant à Courtray sans être accompagnées d'acquits de paiement à la sortie, y seront déclarées, vérifiées et soumises aux droits dont elles seront passibles.

ART. 25. Relativement aux marchandises d'accises exportées avec décharge de l'impôt, les documents continueront d'être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant.

La vérification aura lieu à Courtray pour les marchandises de l'espèce, venant de l'intérieur, et à Mouscron pour celles arrivant de Tournay.

Les convois qui renfermeront des marchandises d'accises seront toujours escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 26. Les receveurs placés dans l'intérieur du royaume indiqueront sur les acquits de paiement à la sortie et sur les permis d'exportation des marchandises avec décharge des droits, le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées.

Les employés des douanes attachés à cette station constateront ensuite sur les

documents l'heure du départ par le chemin de fer. Cette formalité sera remplie par les commis des accises dans les stations où il ne serait pas reconnu utile d'établir un poste d'employés des douanes.

Au bureau de Mouscron les employés apposeront sur les documents dont il s'agit le certificat de décharge voulu.

De l'exportation des bagages.

ART. 27. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Courtray visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France. De même les employés de Mouscron visiteront les bagages des voyageurs de cette station et de ceux venant de Tournay, avant que les uns et les autres prennent place dans les convois destinés à l'exploitation internationale.

Du transit.

ART. 28. Toutes les dispositions de notre arrêté du 25 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75), sont rendues applicables aux marchandises entrant ou sortant en transit par le bureau de Mouscron.

ART. 29. Le transit des marchandises sortant des entrepôts libres est exempt de droit quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

ART. 30. Les marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, qui devront être exportées par les bureaux de Mouscron et de Courtray, seront vérifiées à Courtray quand elles arriveront par ce bureau, et à Mouscron lorsqu'elles auront été enlevées de l'entrepôt public de Tournay.

Sont exceptées de cette vérification les marchandises déclarées en transit et sortant des entrepôts publics et libres, situés dans les lieux mentionnés en notre arrêté précité du 20 août 1842, quand elles n'auront subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage; toutefois, il sera procédé à une visite pour reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements et de celles déclarées en transit direct, lorsque les unes et les autres seront dirigées vers la France.

ART. 31. Dans les documents servant au transit par le chemin de fer, les receveurs n'indiqueront le délai de validité que jusqu'à la première station où les marchandises devront être chargées ou déposées dans les entrepôts publics, sauf aux employés de ces stations à constater ensuite sur les documents le moment du départ par le chemin de fer.

En outre, aucun visa au passage ne sera imposé dans les lieux traversés par le chemin de fer pour l'un ou l'autre des modes de transit établis par l'art 1^{er} de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), quand le transit ou la réexportation aura lieu par cette voie.

Les employés du bureau de Mouscron apposeront sur les acquits de transit le certificat de décharge voulu pour constater le passage à l'étranger.

ART. 32. Les convois renfermant des marchandises en transit seront escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 33. A l'époque où le présent arrêté sera mis en vigueur, celui du 20 août 1842, cité à l'art. 28, cessera de recevoir son exécution au bureau de Menin. Dès lors les marchandises entrant en transit par ce bureau, resteront soumises au régime ordinaire.

SECTION BELGE DE COURTRAY A TOURNAY.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 34. Le service des convois entre Courtray et Tournay sera entièrement distinct du service des convois sur la section franco-belge de Courtray à Lille.

Tous les convois feront halte à Mouseron. Aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, qu'après qu'il aura satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 35. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane ne seront chargés sur les waggon qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront indiquera que cette formalité a été remplie. En outre, les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 36. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront ces documents.

Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon réservé.

ART. 37. Les convois de Courtray à Tournay et réciproquement, seront toujours escortés par deux préposés des douanes. Ils seront placés dans les waggon de la manière indiquée à l'art. 9.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 38. Les chefs et préposés des douanes dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leur commission, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le *railway*, et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 39. Les employés des douanes revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied établi par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Dispositions générales.

ART. 40. L'escorte des marchandises et des bagages aura lieu sans frais pour le commerce et les voyageurs. Ils seront supportés par le Trésor public, dans les cas à déterminer par notre Ministre des Finances.

ART. 41. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur-le-champ au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis, conformément à la loi, comme coupables d'opposition aux fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 42. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes, d'après les bases à fixer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 43. Aucune station intermédiaire, autre que celle de Mouscron, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux publics et des Finances.

ART. 44. Les stations principales et les stations intermédiaires dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane pour assurer les intérêts du Trésor.

L'admission dans ces stations des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge sans une autorisation spéciale.

ART. 45. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs, les bagages et les marchandises ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 46. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art, chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques destinés à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 47. Lorsque la direction du chemin de fer se chargera des déclarations en douane, elle sera civilement responsable des contraventions résultant des déclarations frustratoires ou inexactes remises par ses agents, ainsi que des faits de fraude ou d'opposition dont ils se rendraient personnellement coupables. Ces fraudes et contraventions seront constatées et poursuivies conformément à la législation en vigueur.

ART. 48. Dans le cas prévu par l'art. 47, la direction du chemin de fer sera considérée comme agent admis près de l'administration des douanes. Elle jouira, en cette qualité, du privilège sur les biens meubles de ses débiteurs accordé par l'art. 119 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 49. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière en hiver après huit heures, et en été après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 50. La vérification des marchandises ne s'effectuera que pendant les heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douanes par l'art. 316 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 51. Les chefs, de même que les préposés des douanes revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes ou des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

ART. 52. Toutes les dispositions actuellement existantes concernant l'importation, l'exportation, le transit direct ou par entrepôt, et la circulation, auxquelles il n'est point dérogé par le présent arrêté, continueront d'être observées.

Nos Ministres des Finances et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à St-Cloud, le 29 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° 6.

N° 35257. — *Formalités en douane à observer pour les voyageurs et leurs bagages transportés par le chemin de fer de Mons à Valenciennes.*

Bruxelles, le 11 novembre 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Un arrêté, de ce jour, dont vous recevrez une expédition avec la présente, détermine provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie dans le rayon réservé.

Les dispositions contenues dans la circulaire du 31 octobre dernier, R. 1009, pour assurer l'exécution de l'arrêté du 29 du même mois, relatif à l'exploitation de la section franco-belge de Courtray à Lille et de la section de Courtray à Tournay, sont en général applicables à l'arrêté ci-joint; je crois toutefois devoir y ajouter les observations suivantes :

1° Provisoirement le chemin de fer de Mons à Valenciennes n'est admis ni pour l'importation ni pour l'exportation des marchandises. Les convois venant de France ou qui s'y rendent ne pouvant dès lors transporter que les voyageurs et leurs bagages, on n'admettra au bureau de Quiévrain aucune déclaration de marchandises expédiées par cette voie, sauf celles d'un petit volume qui se trouveraient parmi les effets des voyageurs.

2° A l'importation comme à l'exportation, les bagages et les voyageurs seront placés dans des voitures distinctes; mais ils ne devront être séparés *par destination* qu'à la sortie, puisqu'à l'entrée, la station de Quiévrain est considérée, sous le rapport des douanes, comme lieu unique de destination.

3° Les employés qui, conformément à l'art. 8, seront chargés du service d'escorte de Quiévrain à Boussu, retourneront à pied à leur résidence, dans la journée, attendu que la distance à parcourir n'est que d'environ deux lieues. Il ne leur sera accordé aucune indemnité pour ce service. Pendant le trajet au retour, ils devront concourir à la surveillance générale.

Tout employé dont la vue serait faible, ne pourra être désigné pour le service d'escorte.

4° La visite des voyageurs et de leurs bagages aura lieu à Quiévrain; afin d'empêcher la fraude et d'ôter tout motif de plainte fondé aux personnes soumises à cette visite, les employés se conformeront aux recommandations contenues dans les §§ 22 et 23 de la circulaire *R. 1009*.

5° Il n'est apporté aucune modification aux dispositions en vigueur relativement à l'importation d'objets soumis à un régime particulier. Jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé, le receveur de la douane, à Quiévrain, enverra directement à l'administration, à l'expiration de chaque mois, un relevé positif ou négatif des voitures et chevaux admis en franchise de droit, conformément au § 3 de l'art. 5 de la loi générale.

6° Lors de l'exportation des bagages, les employés se conformeront à ce que prescrit, à l'égard de la visite, le § 31 de la circulaire *R. 1009*.

7° Bien que les marchandises ne puissent actuellement être importées ou exportées par cette voie, rien ne s'oppose, cependant, à ce que celles existantes dans le royaume et qui sont destinées pour l'une ou l'autre station, ne soient transportées par le chemin de fer.

Cette circulation est autorisée par les art. 19 et 20 de l'arrêté royal dont les dispositions sur cet objet devront être attentivement observées.

8° Les voyageurs admis à prendre place à la station de Quiévrain dans les convois se dirigeant vers Mons, y seront soumis à la visite, ainsi que les bagages et les marchandises.

9° Sur chaque colis, paquet, boîte ou malle quelconque transporté d'une station à une autre, les employés apposeront un bulletin qu'ils détacheront du registre à ce destiné, fourni par l'administration, pour indiquer que la visite ou vérification en a été effectuée. En cas de suspicion de fraude, ce bulletin ne dispensera pas les employés du lieu de la destination, de procéder à une nouvelle vérification.

Les marchandises devront, en outre, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport dans le rayon de la douane. Quant aux marchandises expédiées du territoire réservé à destination d'une station de l'intérieur, il sera indispensable que le délai à fixer pour le transport soit assez long pour que la décharge des documents puisse être obtenue avant l'expiration de ce délai, qui, de Quiévrain ou Thulin à Bruxelles, par exemple, pourra être d'un et même de deux jours (').

10° Indépendamment des précautions particulières que l'état des lieux pourrait exiger, la surveillance dans le rayon de la douane sera dirigée conformément à ce qui est prescrit aux §§ 43 et 44 de la circulaire *R. 1009*.

11° Aucune visite mentionnée à l'art. 22 ne sera effectuée que sur l'autorisation, dans la station de Quiévrain, du contrôleur aux visites; et dans celle de Thulin, de l'employé le plus élevé en grade. Ces visites auront lieu, du reste, avec tous les égards convenables.

(') Cette disposition sera observée pour les marchandises expédiées de l'une ou l'autre des stations de la section du chemin de fer de Courtray à Tournay.

12° Provisoirement le contrôleur aux visites à Quiévrain sera chargé d'assister en France à la réception des locomotives et voitures de toute sorte, affectées à l'exploitation internationale.

Il tiendra la main à ce que le *coke* placé dans les *tenders* soit déchargé de temps à autre à Quiévrain, en présence de deux préposés des douanes, pour s'assurer qu'on n'y cache pas des objets en fraude.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

N° 7.

Arrêté royal du 11 novembre 1842.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38); ensemble les lois du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43);

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie, dans le rayon de la douane;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Mode d'importation et d'exportation.

ART. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France, ou qui en viennent, feront halte à Quiévrain; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des bagages à destination, à l'entrée, de la station de Quiévrain ou au-delà; à la sortie, de chacune des stations situées sur le territoire français entre Quiévrain et Valenciennes ou au-delà.

ART. 3. Les waggons servant au transport des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

ART. 4. A la sortie du royaume, la direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour renfermer les bagages ayant plusieurs destinations; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de

destinations, afin que les bagages restent toujours divisés par station. La clôture de chacune de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les voyageurs allant en France, ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 6. Il sera formé, en double expédition, séparément pour chaque station, une feuille de chargement comprenant tous les bagages des voyageurs.

Les feuilles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 7. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 8. Provisoirement les convois entrant dans le royaume seront escortés jusqu'à la station de Boussu par deux préposés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois à la station de Quiévrain.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Quiévrain; la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Blanc-Misserou.

Des exemptions.

ART. 9. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de *coke* formant l'approvisionnement ordinaire des *tenders*.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le *coke* sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 10. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et, réciproquement, du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés de douane.

ART. 11. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge, porteront peints à l'huile, les lettres F. B., et en dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière; mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 12. Lors de l'arrivée à la station de Quiévrain, d'un convoi venant de France,

le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 6 pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition de chaque feuille restera au bureau de la douane à Quiévrain, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 13. Le bureau de Quiévrain est désigné comme bureau de visite pour tous les voyageurs et leurs bagages à destination tant de cette commune que des autres localités du royaume.

ART. 14. A l'arrivée des waggon à Quiévrain, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, visite des employés et paiement des droits.

ART. 15. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.

ART. 16. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 6. Les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Quiévrain.

De l'exportation des bagages.

ART. 17. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Quiévrain visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 18. Dans les stations situées dans le rayon de la douane, aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers l'intérieur ou vers Quiévrain, qu'après avoir satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 19. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane, ne seront chargés sur les waggon qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront, indiquera que cette formalité a été remplie. En outre les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 20. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront les documents. Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci y apposent le certificat de décharge voulu, ou fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon de la douane.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 21. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leurs commissions, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le *railway* et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 22. Les employés des douanes, revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Dispositions générales.

ART. 23. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane, s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi-sur-le-champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis conformément à la loi, comme coupables d'opposition à l'exercice des fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux publics.

ART. 24. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes sur le pied à déterminer par notre Ministre des Travaux publics.

ART. 25. Aucune station intermédiaire autre que celles de Quiévrain et de Thulin, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux publics et des Finances.

ART. 26. Les stations dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane, pour assurer les intérêts du Trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge, sans une autorisation spéciale.

ART. 27. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs et leurs bagages ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 28. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art chargés de l'examen des locomotives, waggon ou autres voitures quelconques, destinées à l'exploitation internationale, seront assistés, en France, d'un employé des douanes belges, et, en Belgique, d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 29. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière, en hiver, après 8 heures, et en été, après 9 $\frac{1}{2}$ heures du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 30. Les chefs, de même que les préposés des douanes, revêtus de leur uni-

forme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes et des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

Nos Ministres des Finances et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 11 novembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux publics,

DESMAISIERES.



N° 8.

Dispositions relatives au transport des marchandises et des voyageurs sur le chemin de fer de Courtray à Lille et de Tournay à Courtray.

Bruxelles, 28 novembre 1842.

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Un rapport de M. l'inspecteur-général Lejeune, relatif au service de la douane sur la section internationale du chemin de fer de Courtray à Lille et sur la section belge de Courtray à Tournay, a démontré l'utilité d'adopter les dispositions suivantes :

Le 2^e alinéa de l'art. 1^{er} de l'arrêté du 29 octobre dernier, R. 1009, porte qu'aucun voyageur ne sera admis, à la station de Mouscron, dans les convois venant de France. Il a été reconnu que cette défense entrave les relations des fabricants de Mouscron avec Courtray, en ce qu'ils ne peuvent profiter du passage des convois internationaux. Vous voudrez bien prescrire aux employés de la douane d'admettre provisoirement les habitants de Mouscron à prendre place à la station établie en cette localité dans les convois venant de France. Mais, pour prévenir ces abus, ces *voyageurs et leurs bagages* seront considérés, sous le rapport de la douane, comme s'ils venaient de l'étranger.

Quant aux marchandises, il reste interdit de les admettre à cette station dans les convois dont il s'agit.

Bien qu'il résulte positivement de l'art. 20 de l'arrêté du 29 octobre que les objets imposés trouvés parmi les bagages à destination de Tournay, doivent être assujettis au paiement des droits à Mouscron, il paraît qu'on les expédie à Tournay sous passavant-à-caution. Pour faire cesser cette fausse interprétation, vous ferez connaître à la douane de Mouscron qu'elle doit percevoir les droits sur les objets qui se trouveraient parmi

les bagages des voyageurs ainsi que sur les petites quantités de marchandises qui ne donneraient ouverture qu'à la perception de faibles droits d'entrée.

L'art. 1^{er} de l'arrêté du 8 octobre, R. 1008, désigne Mouscron comme bureau de dernière visite à la sortie en rapport avec celui de Courtray. Mais, comme le trajet de l'une à l'autre de ces stations, qui d'ailleurs n'exige que vingt minutes, se fait sous convoi de la douane, il devient inutile de faire subir aux marchandises une seconde visite à Mouscron. C'est pour ce motif que ce bureau n'est désigné au § 26 de l'instruction du 31 octobre que pour la vérification des marchandises venant de Tournay ou de Mouscron.

En ce qui concerne la constatation de la sortie des marchandises, sous le rapport de la statistique commerciale, il est hors de doute que, d'après les instructions, elles doivent être relevées au bureau de la délivrance des documents.

D'après l'art. 35 de l'arrêté du 29 octobre, les marchandises transportées d'une station à une autre dans le rayon de la douane, doivent être accompagnées de documents.

Il paraît que l'application de cette mesure aux marchandises expédiées de Courtray à Tournay, et *vice versa*, occasionne au commerce des retards et des entraves dont il se plaint vivement. Comme la station de Tournay est située hors du rayon réservé; que celle de Courtray touche pour ainsi dire à la limite intérieure dudit rayon et que les convois sont escortés par la douane, je ne vois aucun inconvénient, Monsieur le Directeur, à ce que ces marchandises soient transportées sans document lorsqu'elles ne font qu'emprunter le territoire de surveillance. Néanmoins cette dispense sera subordonnée aux obligations suivantes :

1° L'administration du chemin de fer sera tenue de remettre aux employés de la douane le double de la feuille de route donnant l'indication détaillée des marchandises ;

2° Celles-ci seront transportées par des waggon semblables à ceux décrits à l'art. 3 de l'arrêté du 29 octobre ;

3° Les marchandises d'encombrement, ou qui, par leur nature, ne sont pas susceptibles d'être placées dans des voitures fermées, devront être mises sous bâches dûment plombées.

Je désire que vous portiez sans retard ces dispositions à la connaissance des employés que la chose concerne.

Le Ministre des Finances,
SMITS.

Réduction du nombre de colis auquel sont applicables les dispositions de l'arrêté royal du 20 août 1842, R. 990.

Bruxelles, le 12 janvier 1843.

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Conformément à l'avis émis dans les pièces annexées à votre rapport du 3 de ce mois, n° 2078, je consens à ce que le nombre de colis auquel peuvent être appliquées

les dispositions de l'arrêté royal du 20 août dernier , relatives au transit des marchandises dont le transport se fait en tout ou en partie par le chemin de fer , soit réduit de douze à six colis.

Le chef local de la douane à Henri-Chapelle conserve le pouvoir d'accorder un convoi, quelle que soit la quantité de colis, lorsqu'il lui sera démontré qu'il est urgent de les expédier immédiatement.

Le Ministre des Finances ,

SMITS.
